



INTERFACES

No 6, novembre 1995

ZUP 2631

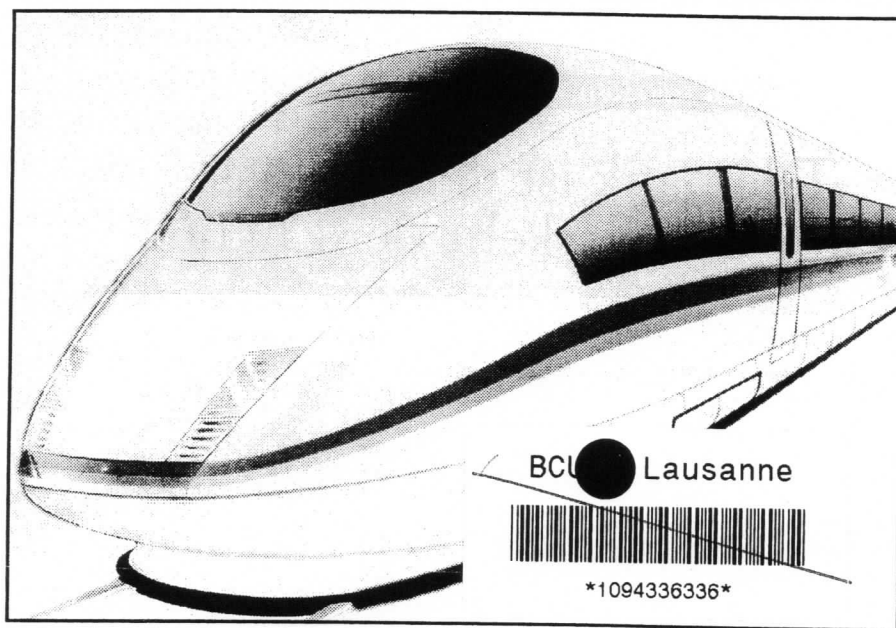
Communauté d'intérêts pour les transports publics section Vaud, CP 2402, 1002 Lausanne

EDITO

Stéphane Joost

Avant de se lancer dans sa troisième année d'activité, notre association recevra le 18 novembre prochain l'assemblée générale de la CITRAP Suisse à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne. A cette occasion, Alfred Neukomm, président de l'IGÖV Schweiz, fera le point sur les actions menées par le comité central au niveau de la politique suisse des transports. Notre section est représentée au comité central par Christian Jarisch, ingénieur EPFL en microtechnique. Elu l'année dernière à l'exécutif national de la CITRAP lors de l'assemblée générale de St-Gall, c'est lui qui a organisé l'assemblée de novembre prochain. Il est notamment parvenu à contacter M. Stucki, directeur des Transports Publics Genevois, qui viendra faire un exposé sur le financement des transports publics. Le programme détaillé de cette journée figure en dernière page de ce journal.

Le dossier du métro du Nord-Est lausannois suit son cours. Après la période de consultation qui s'est terminée à la fin du mois de juillet, la



Alors que la libéralisation des chemins de fer en Grande-Bretagne tourne à la catastrophe, près de 150 milliards de FS vont être investis sur 10 ans en Allemagne. Ci-dessus, prototype de l'ICE 2/2 (avec places pour les passagers à l'avant)

délégation politique et le bureau Ribi ont répondu aux différentes remarques dans un document de synthèse. Nous reproduisons dans ces colonnes les remarques et propositions de la CITRAP Vaud suivies des réponses qui leur sont apportées.

Nous avons fait part aux Transports publics de la région lausannoise d'un certain nombre de remarques concernant les horaires et mis en évidence des points à améliorer absolument. Les TL nous ont répondu à leur manière, c'est pourquoi nous avons jugé opportun de vous faire part de ces échanges de points de vue... au voyageur de juger !

Sommaire

Métros lausannois: C'est non à la Rue Centrale !

Balades à deux-roues: tarifs cycliques

Chemins de fer en G.-B.: On solde !

Internet: prenez le train à l'arrêt <http://www.eurostar.com>

La consultation officielle a eu lieu cet été

Après la parution du rapport intermédiaire du bureau Ribl, la CITRAP VAUD a répondu à plusieurs questions posées dans le cadre de la procédure de consultation. Les variantes proposées ainsi que les technologies en lice ont donc été examinées. Pour faire le point, nous reproduisons ci-dessous le résumé de la prise de position de notre association, ainsi que les réponses apportées à nos remarques

Daniel Mange

Le Métro Nord-Est lausannois
sous la loupe des usagers

**Prise de position de la
CITRAP VAUD, juillet 1995**

La CITRAP VAUD défend d'abord les intérêts des utilisateurs des transports publics. Dans cette optique, la variante "OURS 1 automatique" du futur Métro Nord-Est lausannois, reliant la gare du Flon à Vennes par la Riponne, Bessières et la place de l'Ours, fait l'unanimité, avec une préférence marquée pour un aboutissement par le trajet dit VALMONT.

L'existence d'une nouvelle gare souterraine à Chauderon et le projet de percement du tunnel Chauderon-Flon, à double voie, constituent un élément stratégique de première importance; la conception d'un matériel roulant qui serait à la fois compatible avec le Métro Nord-Est et le chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) permettrait d'offrir à l'utilisateur non seulement l'accès au Nord-Est, but du projet de l'Etat, mais également une possibilité de

relier directement la Gare CFF à Chauderon. Cette compatibilité entraînerait aussi l'utilisation d'une installation commune de dépôt/atelier à Echallens et, par voie de conséquence, rendrait possible une réalisation par étapes du Métro Nord-Est, jusqu'à la Sallaz par exemple. Il en découle que le choix du matériel roulant automatique constitue un point capital pour la deuxième partie de l'étude, pouvant

L'un des buts de la construction du Métro Nord-Est est un report modal significatif. Il est indispensable de veiller à prendre toutes les mesures d'accompagnement aptes à atteindre cet objectif.

amener de substantielles économies d'échelle.

La morosité économique incite la CITRAP VAUD à évoquer une variante

de tracé, appelée "OURS 3" (non automatique), constituée par le trajet "OURS 1" court-circuité entre Flon et Bessières par un tronçon de 520 mètres, en surface, via la rue Centrale. Cette variante exclut malheureusement la desserte de l'importante station Riponne; mais les conséquences financières, à la baisse, d'une telle variante semblent suffisamment importantes pour qu'elles justifient une étude détaillée.

L'un des buts de la construction du Métro Nord-Est est un report modal significatif. Il est indispensable de veiller à prendre toutes les mesures d'accompagnement aptes à atteindre cet objectif.

La construction d'une piste supplémentaire de l'autoroute de contournement devrait entraîner une diminution du transit à travers la ville et aboutir à la modération de celui-ci sur les axes concurrents du Métro Nord-Est, en particulier les rue Centrale et St-Martin. Enfin, une discussion approfondie sur l'opportunité de réaliser la pénétrante routière empruntant la vallée supérieure du Flon semble également s'imposer.

Le métro ne passera pas par la rue Centrale !

La CITRAP VAUD a récemment reçu la synthèse des réactions au rapport intermédiaire Ribl. Ce document, rédigé par le Département de travaux publics, de l'aménagement et des transports, répond aux différentes observations formulées par 91 organismes et instances diverses. Ces derniers devaient suivre une liste précise de 7 questions, et le département rédige sa réponse en 13 thèmes...

• TECHNOLOGIE DE TRANSPORT

Position de la CITRAP VAUD: Le câble est particulièrement approprié pour vaincre de fortes déclivités; un système automatique basé sur cette technique a fait ses preuves dans des contextes très variés: le système SK de Soulé (France). Ce système offre de plus l'avantage d'un coût nettement plus bas que d'autres techniques concurrentes.

Cette solution a été très rapidement éliminée parce qu'elle ne respecte pas les conditions de l'Office Fédéral des Transports, qui exige du personnel en permanence dans chaque station au cas où le système ne marque pas d'arrêt complet.

Cette législation n'est pas immuable, et la loi doit s'adapter aux techniques nouvelles.

Réponse du Département:

Le but recherché par une uniformisation du matériel roulant des divers métros et chemins de fer lausannois est une optimisation des ressources (dépôt, pièces de rechange, qualification du personnel, etc.). Ce souci d'économie est légitime et fait nécessairement partie des critères pour le choix de la technologie à conduite manuelle et de celle à pilotage automatique à retenir pour la seconde phase d'étude.

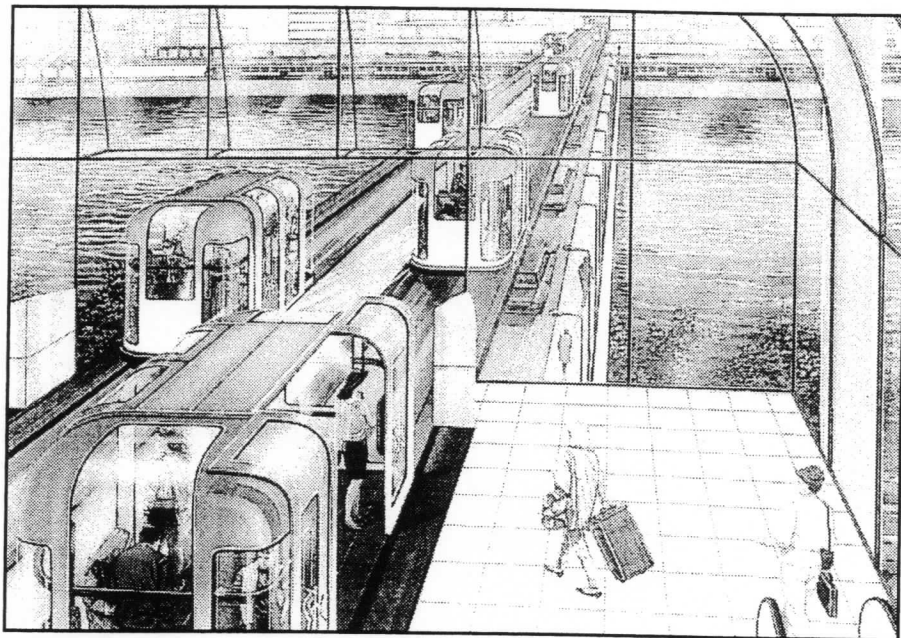
Quant aux systèmes SK et Serpentine, leur élimination résulte:

- pour le SK, du fait que son automatisme doit rester sous surveillance humaine, car les véhicules ne s'arrêtent pas en station, ce qui en anéantit l'intérêt, de plus c'est un obstacle, au moins psychologique, à son utilisation par des personnes âgées, ou/et handicapés. (sic!) Par ailleurs, la

prise en charge de flux "instantanés" de voyageurs importants à la gare CFF (arrivée simultanée de plusieurs trains) conduirait à choisir des tailles de véhicules supérieures à l'optimum du système SK. Il existe aussi des systèmes à câble automatiques s'arrêtant en station (par exemple Poma 2000). Ils ont été éliminés sur des arguments relatifs à la complexité du système.

- pour la Serpentine, du fait de son inexistence en tant que produit industriel achevé.

Le rapport de synthèse intermédiaire ne tranche pas définitivement sur le choix technologique. Il retient provisoirement des filières (pneus, crémaillère) et en exclut d'autres (câble). On peut admettre que ce choix peut paraître insuffisamment étayé à la seule lecture du rapport en question.



Le choix de la technologie est un pas important et prioritaire de la seconde phase d'étude. Dans ce cadre, les justifications doivent être solidement étayées.

Suite en page 4



Plan tiré de Métro Info No3, juillet 1995, DTPAT

• RESTRUCTURATION DU RESEAU TL

CITRAP VAUD: Notre association a toujours soutenu le développement hiérarchique des transports publics; le réseau des trolleybus et bus doit être asservi au réseau de transports lourds (ou guidés).

Ce parti pris n'est pas partagé par les auteurs du rapport; très souvent, c'est le réseau actuel des bus et trolleybus qui est utilisé pour discriminer les différentes solutions esquissées.

Département: Les remarques sur ce thème ont toutes été exprimées (à une exception près) en réponse à la demande de suggestion pour la phase 2. Elles ont majoritairement pour objectif une réduction du déficit d'exploitation ou un "réinvestissement" des gains dans la desserte de zones aujourd'hui mal desservies.

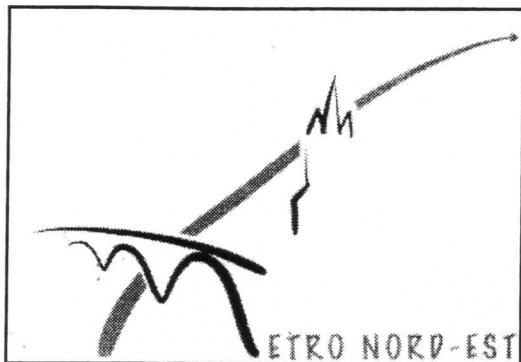
La première phase d'étude n'a traité de la restructuration du réseau TL que dans la mesure où la desserte du périmètre d'étude en amont de la gare du Flon était concernée. Le but se limitait à la comparaison de variantes.

Une restructuration du réseau TL à une échelle plus large fait partie intégrante de la deuxième phase d'étude selon le programme d'étude présenté au Grand Conseil. Cette réorganisation ne portera que sur les lignes directement liées au projet. Il s'agit néanmoins de la plupart des lignes importantes du réseau urbain (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 sous réserve, 8, 14, 16 et 17) ou interurbain (60, 62, 63, 65 et 66) qui sont concernées par ce réexamen.

Dans le cadre de cette réflexion, on veillera à distinguer les coûts résultant d'une réorganisation du service en relation avec la mise en service du Métro Nord-Est et de ceux résultant d'une amélioration de la couverture territoriale ou du niveau de service.

• MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

CITRAP VAUD: L'un des buts de la construction du métro Nord-Est est un report modal significatif. Il est indispensable de veiller à prendre toutes les mesures d'accompagnement aptes à atteindre cet objectif. La construction d'une piste supplémentaire de l'autoroute de contournement devrait entraîner une diminution du transit à travers la ville et aboutir à la modération de celui-ci sur les axes concurrents du Métro Nord-Est, en particulier les rue Centrale et St-Martin; une discussion approfondie sur l'opportunité de réaliser la pénétrante empruntant la vallée supérieure du Flon semble également s'imposer.:



Département: Il est déploré l'absence, dans le rapport de synthèse intermédiaire, d'une vision sur les modalités de mise en oeuvre d'une politique globale de transfert modal ainsi que d'un énoncé des mesures d'accompagnement à prendre conjointement à la mise en service du projet. Il est d'autre part demandé que l'impact de la solution préférentielle du point de vue du plan des mesures de l'agglomération lausannoise soit évalué.

L'objectif de transfert modal, clé de voûte du plan de mesures, est omniprésent dans l'étude du prolongement du métro Lausanne-Ouchy, c'en est même la justification principale. Ce n'était certainement pas dans la première phase de l'étude que de mesures d'accompagnement avaient à être étudiées.

D'autre part, l'amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport public est un moyen (nécessaire mais pas suffisant) de mise en oeuvre du plan de mesures de l'agglomération lausannoise. Ce n'est toutefois pas le seul. La gestion de la capacité routière, une politique sélective du stationnement, etc. sont des éléments déterminants de ce plan. Il n'appartient pas à l'étude du Métro Nord-Est de répondre à toutes les questions. Elle doit toutefois s'inscrire dans une démarche cohérente de mise en oeuvre d'une politique globale de transfert modal.

Quant aux mesures d'accompagnement (par exemple la modération de la circulation sur la rue du Bugnon), elles font l'objet d'autres études entreprises par les instances compétentes, qui ne sont pas identiques à celles conduisant l'étude du Métro Nord-Est (projet cantonal).

• TRAVERSEE DU CENTRE VILLE

CITRAP VAUD: Notre association est d'avis qu'une variante par la Rue Centrale constituerait un complément précieux de l'actuel projet Ribl. Cette variante

reprend les sections Ouchy-Flon et Ours-la Sallaz-les Croisettes qui est basée sur un site propre partiel (technique manuelle). Elle diffère de cette dernière par la traversée du centre ville qui se décrirait de la façon suivante:

- la gare du Flon est construite au niveau du sol, et non plus au niveau -7 mètres comme prévu historiquement; l'axe parallèle du LEB, voire du Métro Nord-Ouest, est prévu au même niveau. Il en découle que l'interface Flon des métros lausannois est une gare entièrement à l'air libre, sans aucune construction souterraine. Seul l'hypothétique prolongement du TSOL en direction de l'Est devrait, le moment venu, être enterré pour éviter le croisement à niveau avec le tronçon Gare CFF - Flon du Métro Nord-Est.

- Après un virage à droite, la ligne à double voie du Métro Nord-Est passe sous deux arches du Grand-Pont, traverse la Place Centrale, suit l'alignement de la Rue Centrale jusqu'à la hauteur du Pont Bessièrès; après un nouveau virage à droite, la ligne s'enfonce dans un tunnel sous l'ancienne Ecole de Médecine et rejoint alors le tracé "OURS 1".

- Le traitement routier (modération du trafic) et urbanistique de la Place Centrale et de la Rue Centrale constitue un point capital de l'étude. Il doit tenir compte des développements prévus au Rôtilon. La disposition d'une, voire de deux gares, sur le trajet Flon-Ours, est absolument cruciale pour garantir un accès aux voyageurs.

Cette variante cumule de nombreux avantages:

- accès de plain-pied aux stations de l'axe Flon-Rue Centrale
- durée du trajet Flon-Bessièrès identique
- rénovation urbanistique majeure du centre ville
- réduction des investissements par la construction d'un seul tunnel entre Bessièrès et Ours.

Département: Trois aspects conduisent à rejeter le réexamen de cette variante:

- elle ne dessert pas la Riponne,
- le passage dans la Rue Centrale d'un métro en site banal est en contradiction avec l'objectif d'une plus grande perméabilité piétonne de cette rue commerçante sur laquelle aboutissent plusieurs rues piétonnes,
- la réalisation de la station Flon de cette ligne ne peut s'envisager que sous le Grand-Pont et ferait complètement "éclater" l'interface du Flon (dont les études sont "à bout touchant").

En conclusion, la variante de tracé empruntant la Rue Centrale est définitivement abandonnée.

• TRACE EN AMONT DE LA SALLAZ

CITRAP VAUD: Notre association favorise la variante VALMONT. Le potentiel de trafic est supérieur à celui de la variante ROUTE DE BERNE grâce à la desserte de quartiers de blocs locatifs. De plus, cette variante assure une liaison directe entre le CHUV et l'ISREC et permet enfin de supprimer la ligne de trolleybus 6, en sus de la ligne 5. Dans cette variante, le projet final devrait assurer une connexion la plus directe possible avec le parking d'échange des Croisettes.

Département:

Les Municipalités de Lausanne et Epalinges marquent leur préférence pour le tracé ROUTE DE BERNE. L'étude détaillée du tracé en amont de la Sallaz doit être reprise dans la seconde phase d'étude, en intégrant dans les réflexions toutes les remarques et suggestions faites.

COMMENTAIRE

Christophe Jemelin

Le groupe de travail "Métros lausannois", présidé par Daniel Mange, a dans une première phase mis en valeur trois scénarios préférentiels de développement des transports publics vers le Nord-Est lausannois:

- variante VALFLON (prolongation du TSOL à travers la Rue Centrale)
- variante RITU 1 (prolongation du Lausanne-Ouchy par la Riponne et le Tunnel)
- variante RITU 3 (établissement d'un système SK d'Ouchy à Vennes).

Dans une deuxième phase, le groupe a répondu précisément aux questions posées lors de la consultation officielle, le projet retenu par le bureau Ribl consistant en un métro automatique d'Ouchy à Vennes, passant par le Flon, la Riponne, le Pont Bessières, Place de l'Ours, la Sallaz.

Force est de constater que la position de la CITRAP VAUD n'a guère été prise en compte. Le SK est définitivement éliminé, et la variante par la Rue Centrale n'aura pas droit à une étude complémentaire. Le plus frappant est de constater que l'établissement d'un métro léger en site banal serait contraire à la "perméabilité piétonne" (sic, voir plus haut). Genève, Grenoble, Strasbourg et tant d'autres auraient donc commis cette erreur....

Un point positif tout de même: la compatibilité de la technologie de transport retenue avec le LEB sera examinée dans cette deuxième phase d'étude, permettant peut-être d'obtenir une meilleure intégration des systèmes.

A la fin de l'étude du bureau Ribl, une nouvelle consultation officielle aura lieu. Nous nous y ferons à nouveau entendre, avec cette fois l'espoir d'être écoutés !

Et si nous partions en balade...

Comment voyager avec son vélo ?

Une enquête du service d'information pour les transports publics laisse apparaître que les chemins de fer transportent les vélos généralement sans problèmes. Les entreprises de bus ont en revanche davantage de difficultés, leurs véhicules n'étant pour la plupart pas aménagés pour le transport des vélos. Le point de la situation, en remarquant que le BAM (Bière-Apples-Morges) les transporte gratuitement !

LITRA

Les cyclistes sont aujourd'hui monnaie courante dans les transports publics. Quelque 130 entreprises transportent les vélos en sus des passagers. Ce sont les chemins de fer qui proposent la meilleure offre aux cyclistes en leur permettant soit d'enregistrer leur vélo en bagages accompagnés, soit de le charger eux-mêmes. Seuls quelques chemins de fer de montagne à caractère purement touristique font exception.

Les cyclistes sont aussi les bienvenus sur le réseau des chemins de fer à crémaillère et des entreprises à câble. 17 compagnies transportent les vélos sur les hauteurs, à la grande joie des adeptes du VTT. Le transport dans la vallée est également assuré, en cas de nécessité. Sur nos lacs, tous les bateaux sont équipés pour le transport des bicyclettes, à l'exception des unités, trop petites, qui naviguent sur les lacs d'Aegeri et de Sils.

Autobus et transports en commun appellent à la compréhension

La situation s'avère plus difficile pour les cyclistes lorsqu'il s'agit d'utiliser les autobus. 29 entreprises concessionnaires régionales transportent toutefois les vélos, soit comme bagages accompagnés, soit comme bagages chargés par le voyageur. Il va

sans dire que le cycliste est confronté aux restrictions les plus importantes lorsqu'il souhaite transporter son deux-roues dans les autobus locaux et les transports urbains. Il est possible de charger son vélo dans une vingtaine d'entreprises de cette catégorie; c'est par exemple le cas, en dehors des heures de pointe, à Genève, à Bâle, à Berne et à Zurich.

Les prix varient selon les entreprises

Le transport d'un vélo comme bagage accompagné coûte au plus 12 francs dans toutes les entreprises interrogées. Le chargement par le voyageur est en règle générale meilleur marché. Les Chemins de fer fédéraux suisses offrent désormais la possibilité de charger soi-même son vélo aussi dans les trains directs et Intercity, pour le prix de 12 francs par jour. Le prix du chargement dans les trains régionaux est maintenu à 6 francs par jour. Le transport des vélos est exclu dans les trains Eurocity, ainsi que dans les trains faisant l'objet d'une mention spéciale dans l'horaire.

A noter, enfin, que les chemins de fer Bière-Apples-Morges, Oensingen-Balsthal, les entreprises à câble Sierre-Montana-Vermala et Stechelberg-Mürren, ainsi que les transports en commun de Schaffhouse transportent gratuitement les vélos chargés par le voyageur.

Les CFF innovent: un "délégué à la cause cycliste" s'occupe depuis le printemps 1995 des questions intéressant plus spécialement les cyclistes. Il rappelle que les vélos peuvent désormais également être chargés par les voyageurs dans les trains directs et Intercity - dans la mesure des places disponibles dans le fourgon -, pour le prix de 12 francs par jour. Il est absolument indispensable de se présenter suffisamment tôt au guichet (environ 20 minutes avant le départ du train), afin que le vélo puisse être emballé, étiqueté et placé au bon endroit. Le transport des vélos dans les trains Eurocity est exclu. Il est toutefois possible, depuis le changement d'horaire de fin mai 1995, de charger soi-même son vélo dans certains trains circulant à destination des pays voisins. Les quelques trains ne conduisant pas de fourgon à bagages sont indiqués dans l'indicateur officiel (pictogramme "chargement des vélos interdit").

La possibilité est également offerte aux groupes de 10 personnes et plus, moyennant un délai d'annonce de 4 jours ouvrables, de charger eux-mêmes leurs vélos dans un fourgon supplémentaire, si l'offre de place normale ne suffit pas. Le prix se monte à 12 francs par vélo, un minimum de 240 francs étant perçu par groupe.

LISTE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROMANDES ACCEPTANT LE TRANSPORT DE VELOS

		Renseignements	Prix	Restrictions
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses	157 22 22	6.- (Régionaux), 12.- (Directs/IC)	si place suffisante
PTT	Service des cars postaux	cf. cadre-horaire	6.-	si place suffisante max. 1 à 4 vélos
AAG	Allaman-Aubonne-Gimel	021 / 808 50 15	5.-	max. 2 vélos
AL	Aigle-Leysin	025 / 26 16 35	6.-	
AOMC	Aigle-Ollon-Monthey-Champéry	025 / 26 16 35	6.-	sans les bus
ASD	Aigle-Sépey-Diablerets	025 / 26 16 35	6.-	
AVJ	Autos de la Vallée de Joux	021 / 845 61 61	10.-	max. 2 vélos
AVO	Autos de la Vallée de l'Orbe	024 / 43 11 43	6.-	
BAM	Bière-Apples-Morges	021 / 801 08 05	gratuit	
BVB	Bex-Villars-Bretaye	025 / 26 16 35	6.-	sans les bus
CEV	Chemins de fer Veveysans	021 / 963 48 71	6.-	
CMN	Montagnes Neuchâteloises	039 / 37 11 27	6.-	
GFM	Chemins de fer fribourgeois	037 / 81 21 61	6.-	bus: si place suffisante
LEB	Lausanne-Echallens-Bercher	021 / 881 11 15	2.-	
MC	Martigny-Châtelard	026 / 23 33 30	6.-	
MO	Martigny-Orsières	026 / 23 33 30	6.-	
MOB	Montreux Oberland Bernois	021 / 963 48 71	6.-	sans trains directs / bus
MTGN	Montreux-Rochers-de-Naye	021 / 963 48 71	7.-	
NStCM	Nyon-St-Cergue-Morez	022 / 360 12 13	6.-	
OC	Orbe-Chavornay	024 / 41 31 15	6.-	
PBr	Le Pont-Le Brassus	021 / 845 55 16	6.-	si place suffisante
RVT	Régional du Val-de-Travers	038 / 61 41 43	6.-	sans les bus
YStEC	Yverdon-Ste-Croix	024 / 21 62 15	6.-	max. 15 vélos
FUNICULAIRES				
LAS	Les Avants-Sonloup	021 / 963 48 71	3.-	
SMC	Sierre-Montana-Crans	027 / 41 33 55	gratuit	
VCP	Vevey-Mont-Pèlerin	021 / 963 48 71	3.-	
TRANSPORTS URBAINS				
TL	Transports publics lausannois	021 / 621 02 83	5.-	slt lignes interurbaines
TSOL	Lausanne-Flon-Renens	021 / 621 02 83	2.20	slt hors heures de pointe
TPG	Transports publics genevois	022 / 308 33 11	billet plein tarif	slt banlieue et dimanche
TPYG	Yverdon-Grandson	024 / 21 62 15	6.-	max 2 à 3 vélos
BATEAUX				
CGN	Lac Léman	021 / 617 06 66	6.- (carte journée)	
LNM	Lacs de Neuchâtel et Morat	038 / 25 40 12	7.- (carte journée)	

Les prix indiqués sont valables pour le voyageur chargeant lui-même son vélo. Certaines compagnies acceptent également les vélos en tant que bagages accompagnés. Les informations ont été recueillies par la LITRA, Service d'information pour les transports publics, modifications de tarifs réservées.

Le tableau complet (toute la Suisse) peut être obtenu gratuitement en envoyant une enveloppe C4 affranchie à:

LITRA, Case Postale 7123, 3001 BERNE

La privatisation se poursuit tant bien que mal en Grande-Bretagne

Ambiance de soldes à British Rail

Jusqu'ici, ce sont avant tout les conseillers juridiques et les conseillers en économie qui ont tiré profit du processus de privatisation des chemins de fer. Des fabricants de matériel ferroviaire sont déjà contraints de fermer leurs portes et de licencier leur personnel, les commandes faisant défaut. Les lignes peinent à trouver preneur, et il faut toujours subventionner largement les services non rentables.

LITRA

En dépit de la lutte menée par l'opposition, le gouvernement conservateur a fait passer, à fin 1993, la loi sur la privatisation de British Rail (BR).

Le ministère des transports a publié précisément le 1er avril de l'année dernière - la date retenue pour lancer l'opération de privatisation des BR - un document d'une trentaine de pages, titré de manière optimiste "Britain's Railways: A New Era" (une nouvelle ère pour les chemins de fer britanniques). Les intentions du gouvernement y sont consignées.

Améliorer la qualité du chemin de fer?

Le ministre des transports d'alors, John Mac Gregor, affirmait dans la préface dudit document vouloir améliorer la qualité des chemins de fer britanniques à la faveur de la privatisation. Davantage de concurrence et des investissements privés dans le secteur ferroviaire sont les maîtres mots qui doivent permettre d'y parvenir. L'argument essentiel invoqué pour entreprendre cette démarche réside dans le fait que les efforts déployés pour privatiser d'autres branches, telles les anciennes entreprises d'Etat British Airways, British Telecom ou British Gas, se sont avérés payants.

Une plus forte concurrence doit

améliorer les performances du chemin de fer. Les promoteurs de la démarche espèrent, d'une part, que de nombreux investisseurs privés se laisseront tenter par le secteur ferroviaire et, d'autre part, que les subventions qui continueront d'être versées pourront être affectées à des besoins déterminés.

Le voyageur ne doit cependant percevoir aucun changement s'agissant de la sécurité et des titres de transport établis de bout en bout. De même, un horaire uniforme continuera d'être diffusé. Les expériences faites jusqu'ici démontrent toutefois que les promoteurs de la privatisation ont pris leurs vœux pour des réalités. Les premières démarches indiquent en effet que l'objectif visant à instaurer une concurrence plus vive a fait place à la recherche de solutions susceptibles de permettre la mise en place de la privatisation.

Quand une société se divise en trente unités

A titre de première mesure, British Rail a été divisé le 1er avril 1994 en:

- Railtrack (diverses organisations chargées de l'entretien et de la desserte des gares, des lignes de contact, des installations ferroviaires et de sécurité; encore en main de l'Etat, elles devraient être privatisées ultérieurement)
- 26 sociétés régionales pour l'exploitation du trafic des voyageurs (privatisation en cours)

- 3 sociétés d'exploitation de trains complets de marchandises
- 1 société d'exploitation pour le transport de container
- 1 société d'exploitation pour le transport des colis
- 3 sociétés de leasing de matériel roulant (privatisation en cours)
- des sociétés d'entretien du matériel roulant
- des sociétés d'entretien de l'infrastructure

"Regulator" et "Franchise-Director"

Pour que le tout fonctionne effectivement, un "régulateur" veille à ce que Railtrack ne tire pas indûment profit de sa situation de monopole et ne perçoive pas des taxes d'utilisation trop élevées des sociétés d'exploitation.

Un directeur responsable du "franchising" s'occupe du transfert des sociétés d'Etat à des privés en fixant les conditions de reprise.

Privatisation lente et onéreuse

De nombreux employés et de nombreuses employées ont été recrutés pour procéder à l'éclatement de British Rail sur le plan administratif; jusqu'ici, l'opération de privatisation a coûté plus de 200 millions de francs suisses au titre d'expertises et de procédures administratives.

Il n'y a en ce moment guère d'intéressés privés qui se pressent au portillon pour reprendre une société d'exploitation. Le planning prévu à l'origine ne pourra être respecté. L'on ne devrait en effet pas assister aux premières privatisations de sociétés d'exploitation avant 1996 - soit à la veille des élections, lesquelles pourraient conduire le cas échéant le gouvernement à reconsidérer l'idée de privatisation.

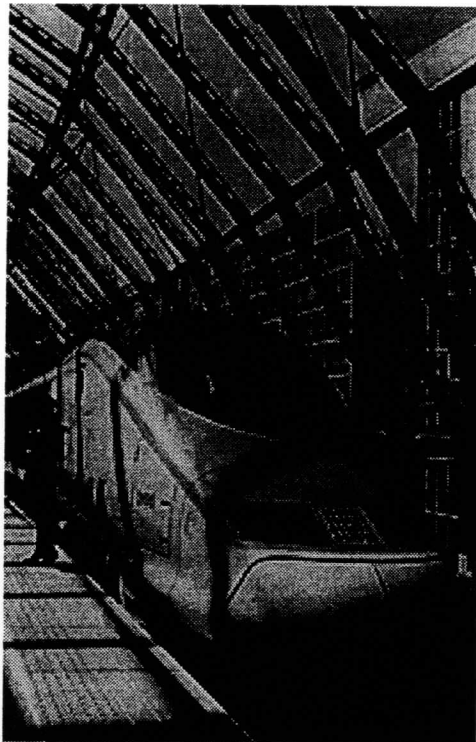
S'agissant des sociétés en vente (maintenance du matériel roulant et de l'infrastructure), la situation n'est guère meilleure: plus une société offre de prestations spécialisées, plus il est difficile de trouver un acquéreur. Il se confirme de surcroît que seuls les secteurs lucratifs ont une chance de trouver preneur. Les services non rentables restent à la charge du contribuable.

Et le personnel?

Une partie des employés conserveront un emploi à Railtrack, alors que les autres devront tenter leur chance auprès d'une nouvelle société d'exploitation. Le personnel qui travaillait à British Rail en novembre 1993 est en tous les cas assuré de toucher une pension. Nul doute que les conseillers juridiques et en économie chargés de résoudre de nombreux problèmes délicats considèrent quant à eux la privatisation sous un angle positif.

Situation difficile pour l'industrie du matériel roulant

La situation actuelle est des plus précaires pour les fournisseurs de matériel roulant ferroviaire. Ils ne peuvent en effet s'attendre à obtenir de nouvelles commandes qu'au terme de la privatisation des sociétés d'exploitation et de leasing de maté-



Le modernisme: Eurostar à Londres-Waterloo. Ailleurs en Grande-Bretagne, le démantèlement?

riel roulant. Et il n'est aujourd'hui guère possible de déterminer si les nouvelles sociétés feront effectivement l'acquisition de nouveaux matériels ou si elles continueront à avoir recours aux anciens véhicules existants. Il faut s'attendre au pire au vu des premiers développements. ABB fermera son usine de véhicules ferroviaires à York à la fin de l'année, faute de commandes. 750 employés y perdront leur emploi.

De surcroît, la privatisation n'apportera guère d'améliorations quant au rapport subventions/prestations. La question se pose dès lors de savoir dans quelle mesure le bilan de la privatisation est positif. Nombre d'observateurs n'en sont plus convaincus. Le scepticisme est de mise si l'on se réfère au journal londonien "The Independent" du 22 août 1993 qui écrivait en substance: "La privatisation de British Rail conduit à des tarifs plus élevés, à des subventions de l'Etat en hausse et à

des prestations réduites. Qui a bien pu en avoir l'idée, qui y croit-il encore, et au monde pour quelle raison en est-on arrivé là?"

Le secteur des bus ne présente guère d'avantages lui non plus

En Grande-Bretagne - la grande banlieue londonienne exceptée - tout un chacun peut, depuis 1985, ouvrir une ligne de bus quatre semaines après en avoir fait la demande. Il en va de même pour la fermeture. L'exploitant ne reçoit aucune subvention hormis l'indemnité pour les tarifs sociaux (tarifs pour les jeunes et les personnes âgées). Lorsque des lignes ou des heures de desserte importantes ne sont plus couvertes de cette manière (par exemple le soir ou durant le week-end), les autorités locales peuvent mettre sur pied et subventionner un service de remplacement. Encore faut-il qu'elles mettent le service en adjudication et qu'elles l'attribuent à l'entreprise privée la meilleur marché.

Depuis 1985, les prestations kilométriques des services de bus des grandes villes anglaises (sans Londres) et du reste de la Grande-Bretagne ont augmenté respectivement de 18 et de 23 %. Or, durant la même période, le nombre de passagers des bus est en chute libre (respectivement 33 et 19 pour cent). Les bus contribuent ainsi à obstruer les rues, sans pour autant attirer davantage de clients. Tant s'en faut. Les subventions globales des pouvoirs publics en faveur des bus ont certes pu être réduites de manière très sensible. Par voyageur transporté, elles sont cependant restées au même niveau que précédemment. Il est par ailleurs constaté que de nombreuses petites compagnies de bus ont dû faire place à trois grandes entreprises.

Le nouvel horaire est moins lisible, plus cher et contient des erreurs...

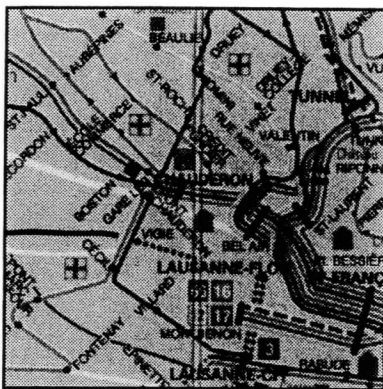
Les TL ne savent pas que le LEB a une nouvelle gare

La sortie du nouvel horaire des TL en mai dernier nous a fait sursauter: les plans de lignes ne sont pas mis à jour, certains TSOL n'y figurent pas, et surtout, les horaires sont désormais donnés en fréquences. Les voyageurs sont priés de sortir leur calculatrice... Les TL ont répondu à une partie de nos remarques, mais n'ont toujours pas justifié leur oubli de la nouvelle gare du LEB sur leur plan.

Christophe Jemelin

Les acheteurs l'auront donc remarqué: la nouvelle édition de l'horaire des TL est moins épaisse (179 pages au lieu de 215). Comment arriver à ce résultat? En présentant les informations de façon plus claire, certes, mais aussi beaucoup plus concise, et c'est là que le bât blesse. En effet, l'ancien horaire indiquait par exemple: De 16h33 à 18h21, toutes les 12 minutes aux 09, 21, 33, etc. La nouvelle édition se contente d'un laconique: De 16h33 à 18h21, toutes les 12 minutes. Evidemment, calculer la fréquence de passage est à la portée de tout le monde, et permet ainsi d'exercer la rapidité de son calcul mental. Mais pour peu que vous désiriez prendre deux lignes de bus pour vous rendre à la gare CFF et attrapper votre train, il vous faudra calculer l'heure d'arrivée à la gare CFF, l'heure de départ de St-François, l'heure d'arrivée à St-François de votre premier bus, et enfin l'heure de départ à l'arrêt le plus proche de votre domicile.

Résultat: a) vous prenez le taxi, c'est plus pratique, b) vous prenez la voiture depuis votre domicile, au lieu du bus et du train, c'est encore plus pratique, c) vous appliquez la méthode recommandée par les TL, qui consiste à observer les deux fréquences de passage des lignes de bus en question, à calculer le temps moyen d'attente à votre arrêt et à celui de la correspondance, à rajou-



Voici le plan tel qu'il se présente dans l'édition 1995-1996: aucune différence par rapport à l'année passée. Pourtant, la ligne 13 (Chauderon -Montelly) a été inaugurée en 1994, et la nouvelle gare de Chauderon-LEB est en service depuis le 28 mai 1995.

De plus, le plan est conçu sur un système informatique, ce qui devrait en rendre les mises à jour d'autant plus simples...

Inutile de dire que, bien évidemment, dans les bus et aux arrêts, c'est aussi un ancien plan qui est fièrement affiché!

ter le temps de parcours estimé, et à obtenir ainsi l'heure de départ optimale. Le problème, c'est qu'on est ainsi obligé de se réserver une bonne marge de sécurité, qui rallongera le temps d'utilisation des transports publics, les rendant encore moins compétitifs face à la voiture.

Nous comprenons, bien entendu, que les TL ne puissent garantir la ponctualité de

leurs bus, compte tenu des perturbations provoquées lors des heures de pointe, de même que par les nombreux chantiers en cours. Essayer de maintenir une fréquence uniforme, plutôt que tenter tant bien que mal de respecter un horaire dans les bouchons est également concevable.

Mais ce système fonctionne lorsque les fréquences sont inférieures au seuil psychologique de 10 minutes. Et si tous les arrêts sont équipés d'une borne indiquant l'heure exacte de passage, ce qui serait un non-sens économique. Lorsque la fréquence est de 12, 15, 20, voire 30 minutes, en dehors des heures de pointe, il paraîtrait légitime de voir figurer la mention des minutes de passage, plutôt que de devoir les calculer. A moins de considérer l'usager des transports publics comme une personne qui n'a pas d'obligations horaires. Une nouvelle fois, quand donc le terme de client remplacera-t-il celui d'usager à Lausanne?

En conclusion, le nouvel horaire des TL aura certes permis d'épargner quelques arbres, en réduisant ainsi la pagination (l'inflation ayant semble-t-

610		1846 1901	2301
614	et ensuite	1850 1904	et ensuite 2304
617	toutes les	1853 1907	toutes les 2307
626	12 min.	1902 1916	15 min. 2316
630	jusqu'à	1906 1919	jusqu'à 2319
635		1911 1923	2323
640		1916 1927	2327

Voilà comment se présentent les nouveaux horaires: à vous de sortir la calculatrice!

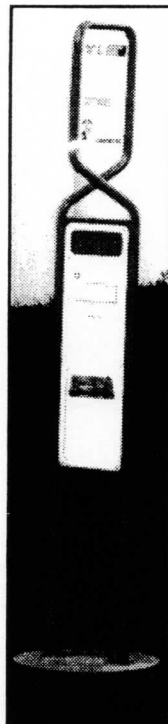
il absorbé les 15 % de pages en moins, puisque le prix est resté le même), mais ne rend plus du tout service. Le communiqué que nous reproduisons plus loin semble indiquer que cette tendance va encore s'accroître lors de la prochaine édition. Pourtant, les grandes villes allemandes ont trouvé des solutions graphiques originales pour contenir tous les horaires des RER en format de poche, avec mention de toutes les minutes de passage. Alors pourquoi ne pas prévoir, en même temps qu'une mise à jour du plan de lignes, une présentation résolument moderne pour l'édition 1996 ? Et espérons que les CFF ne s'inspirent pas des TL, car l'horaire cadencé permettrait lui aussi de ne mentionner que des fréquences de passage...

Une nouveauté: les groupes-clients

Les TL l'annoncent en fanfare dans leurs derniers numéros de "Réseau", leur journal d'informations: ils sont désormais à l'écoute des clients, et ont mis sur pied des groupes-clients, sorte d'échantillon des utilisateurs et des non-utilisateurs des TL. Ces groupes donneront leur avis sur différents choix à prendre à court terme: nouvelle ligne d'abris de bus, horaires, ... La CITRAP VAUD, qui préfère de loin la voie du dialogue à celle de l'échange de lettres, n'a pas été associée d'emblée à cette démarche (oubli, manque de notoriété, volonté plus ou moins délibérée ?). Mais après avoir fait part de notre désir de participer de près ou de loin aux différents travaux en cours, nous avons été informés que notre arrivée au milieu d'un échantillon représentatif de personnes, déterminé scientifiquement par un institut de sondage, pourrait peut-être poser quelques problèmes, mais

La réponse des TL à notre lettre, sous la forme d'un communiqué

Plus pratique et aussi plus fiable, l'horaire 95 des TL présente quelques innovations. Ainsi, sur certaines lignes, et à certaines périodes de la journée, les heures de passage des bus sont annoncées en fréquences. A l'avenir, cette formule - déjà appliquée dans de nombreuses villes en Suisse et à l'étranger - sera généralisée sur le réseau de l'agglomération lausannoise.



L'introduction du Système d'aide à l'exploitation (SAE) a ouvert de nouvelles perspectives dans la gestion du trafic des transports publics. Cet outil technologique permet notamment d'avoir en permanence une vision globale et précise de la situation réelle sur l'ensemble des lignes exploitées. De son côté, l'horaire «idéal» affiché aux arrêts subit les aléas d'une

que les TL allaient tout de même prendre notre demande en considération. Affaire à suivre, donc...

circulation urbaine victime de perturbations nombreuses et répétées. Conséquence: la précision du document horaire n'est plus que théorique.

Dans ce contexte général, la priorité de l'exploitant vise, non pas un impossible respect de l'horaire à la minute près, mais plutôt à garantir un intervalle régulier entre chaque passage de bus. Or, pour une cadence inférieure à dix minutes, il devient superflu d'afficher un horaire détaillé - souvent difficile à tenir - puisque l'attente n'excédera pas le laps de temps exprimé en fréquences.

La fiabilité de l'information fournie aux voyageurs est un objectif essentiel pour l'entreprise. A ce propos, la mise en place des vingt-trois bornes aux arrêts est une démarche allant justement dans ce sens. Ces écrans annoncent en minutes le temps réel d'attente qui reste avant l'arrivée des deux prochains bus.

Sachant que la première étape, introduite depuis le 28 mai dernier, a pu compliquer à priori la lecture, les TL vont poursuivre la démarche de simplification, notamment dans la configuration des prochains documents horaires.

LES TRANSPORTS EUROPEENS

Si vous êtes déjà membres de la CITRAP VAUD, vous avez trouvé, joint à l'envoi d'Interfaces, le premier numéro de la revue Transports Européens, mensuel démarrant dès janvier 1996.

Lors d'une conférence de presse à l'aéroport de Genève, les concepteurs du magazine nous ont expliqué les éléments qui les ont motivés à combler un vide dans l'édition suisse romande. C'est donc bien volontiers que nous nous faisons l'écho de cette initiative, propre à mieux informer la population sur les transports. Bon vent !

L'éventail des publications consacrées au monde des transports, en particulier des transports publics, paraît suffisamment large pour que l'arrivée d'un nouveau venu paraisse superflue. Vraiment superflue ? Nous sommes convaincus du contraire !

- La Suisse romande ne compte aucune revue traitant de l'ensemble des transports publics, ni même d'un mode de transport particulier. Le lecteur romand doit se rabattre sur des revues suisses bilingues ou en allemand - et sur des revues françaises, allemandes ou anglaises, selon que le pays ou la langue constitue son critère de choix. Pourtant, que de sujets à traiter et de problèmes à analyser en Suisse romande, en Suisse et en Europe dans le domaine des transports publics !

- Pour être informé sur la politique des transports sous l'angle de la Suisse, on n'a que la «grande» presse romande quotidienne ou hebdomadaire, source d'information malheureusement sporadique et parfois peu fiable.

- Les acteurs du transport public en Suisse n'ont guère de moyens de s'adresser au public de notre pays pour lui exposer leurs préoccupations, leurs projets et leurs réalisations. Ils se sentent victimes de l'adage qui veut que les trains arrivant à l'heure n'intéressent pas les lecteurs, contrairement aux (très rares) accidents, à l'annonce de déficits (étroitement liés à la fonction de service public) et aux aléas de *Rail 2000*, des NLFA ou de Swissair.

- Les transports publics forment un système global, sur le rail, la route, les airs et l'eau, alors que c'est le plus souvent les chemins de fer qui «bénéficient» de l'attention prioritaire des médias. Une information tenant compte de leurs interactions constitue un préalable à l'approche des problèmes politiques, financiers et sociaux qu'ils posent à notre génération.

- Le lecteur francophone étranger témoigne souvent d'un grand intérêt pour la Suisse, considérée comme un paradis des transports publics, qu'il s'agisse des chemins de fer, des cars postaux, des bateaux ou des trams. Ce n'est qu'épisodiquement qu'il trouvera à se renseigner dans l'un des excellents périodiques spécialisés français.

Les Transports Européens se sont fixé comme but de combler, dans la modeste mesure de nos moyens et de nos capacités, les lacunes constatées ci-dessus. Nous nous voulons

- *utiles*, par la promotion fondée des transports publics,
- *instructifs*, par des contributions de qualité sur les techniques et la politique des transports, et
- *récréatifs*, par des reportages sur les aspects les plus attrayants des entreprises, des hommes et des femmes qui oeuvrent à offrir jour et nuit, par tous les temps, les moyens de répondre à la demande de mobilité de chacun de nous.

Enfin, *last but not least*, nous voulons mettre en valeur la fenêtre que nos réseaux de transport ouvrent depuis longtemps sur l'Europe.

Nous souhaitons que nos lecteurs trouvent dans nos colonnes ce qu'ils ont cherché en vain ailleurs.

Philippe Claude, rédacteur en chef / Jean-Claude Weibel, collaborateur

Les transports publics sur Internet

Une cyberligne entre des millions d'ordinateurs

Internet permet déjà de commander des pizzas, d'envoyer des messages à travers la planète, de se connecter à Playboy, de voir et d'entendre le chat de Bill Clinton, de vérifier le niveau de la cafetière de l'Université de Cambridge. En plus de ces informations essentielles, les transports publics sont également à l'honneur: consultation des horaires, publicité, même la CITRAP Pennsylvanie est sur le Net...

Christophe Jemelin

Pour moins de 50.- par mois, n'importe quel particulier muni d'un ordinateur, d'un modem et d'une ligne de téléphone peut avoir accès à Internet, le réseau mondial d'ordinateurs interconnectés, dont tout le monde parle actuellement.

Le nombre de services proposés augmente tous les mois, et une petite recherche sur les sites consacrés aux transports publics nous a permis d'en recenser plusieurs centaines... Des serveurs d'informations aux serveurs d'entreprises privées de transport, en passant par les plans de métros, le coin des fanatiques et celui des discussions enflammées, le choix est vaste.

Comment trouver le site qui vous intéresse ? Des outils de recherche performants, par mots-clés, permettent de se repérer dans la jungle des serveurs, et ensuite, tout fonctionne selon le principe des liens de renvois: tel service fait de la publicité pour un autre, qui lui-même rappelle que pour plus de renseignements on peut se connecter à tel endroit...

Vous désirez entreprendre un voyage en train aux Etats-Unis ? Tapez donc <http://www.amtrak.com>, et vous saurez tout sur Amtrak, la compagnie qui s'occupe des services voyageurs. Description détaillée des lignes desservies, offres spéciales, et même un concours permettant de gagner

des abonnements libre parcours sont à votre disposition. Par contre, curieusement, les horaires ne figurent pas encore dans ce serveur, mais sont tapés par des passionnés qui les mettent librement à disposition sur un autre site...

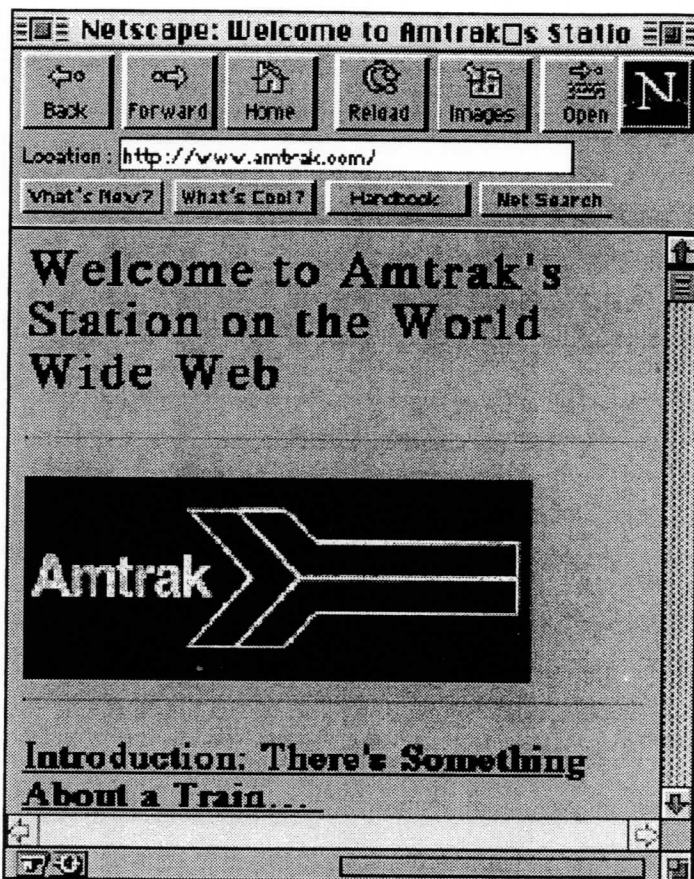
Chacun peut déposer un message, pour protester contre les fermetures de ligne, pour obtenir des précisions relatives au récent sabotage mené par l'extrême droite en Arizona, ou pour s'enquérir des fréquences radios utilisées par les mécaniciens...

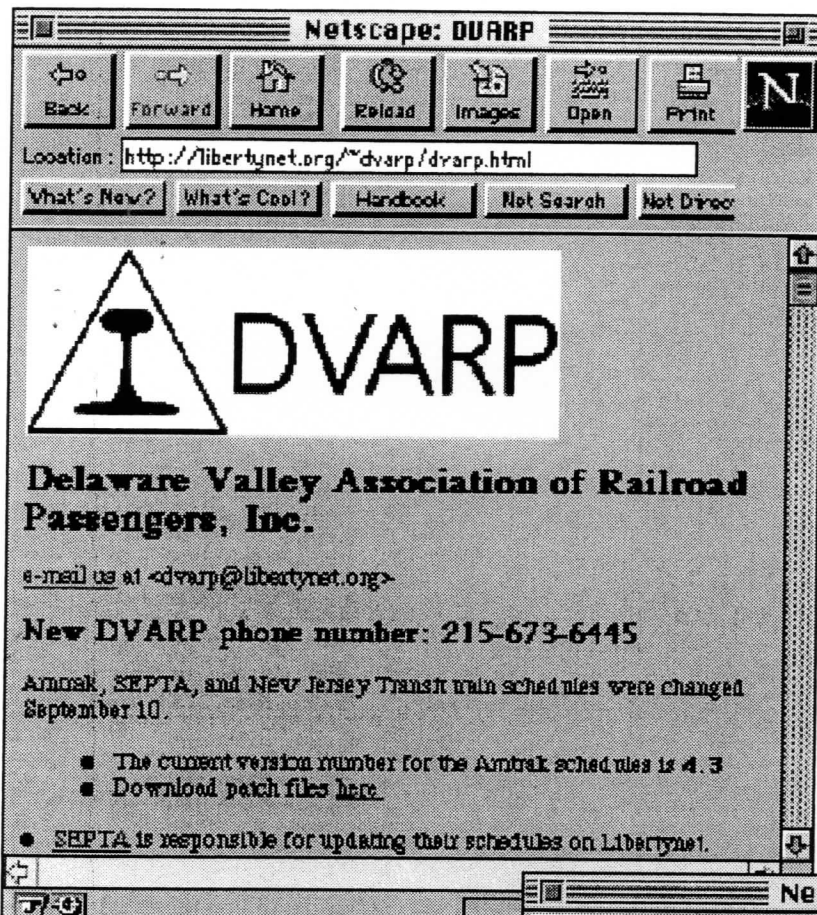
CyberRailroad

Pour avoir un éventail encore plus large, tapez <http://www.mcs.net/~dsdawdy/cyberoad.html>. Vous entrez dans le monde du "Cyberspace World Railroad". De là, vous pouvez obtenir les horaires du monde entier (pour les compagnies qui ont fait l'effort de les mettre à disposition), des informations sur les transports publics dans les plus

grandes villes, les dernières nouvelles, les photos du mois, et pour le gadget, des polices de caractères reproduisant le graphisme utilisé par les grandes compagnies américaines....

D'autres serveurs, comme celui des "Transportation Resources" (<http://dragon.princeton.edu:80/~dhb/>), permet de se tenir au courant des dernières innovations technologiques liées aux transports, recense tous les congrès consacrés à ce sujet, et donne accès aux serveurs des compagnies aériennes. Plus besoin d'agence de voyage !





(suite de la page 14)

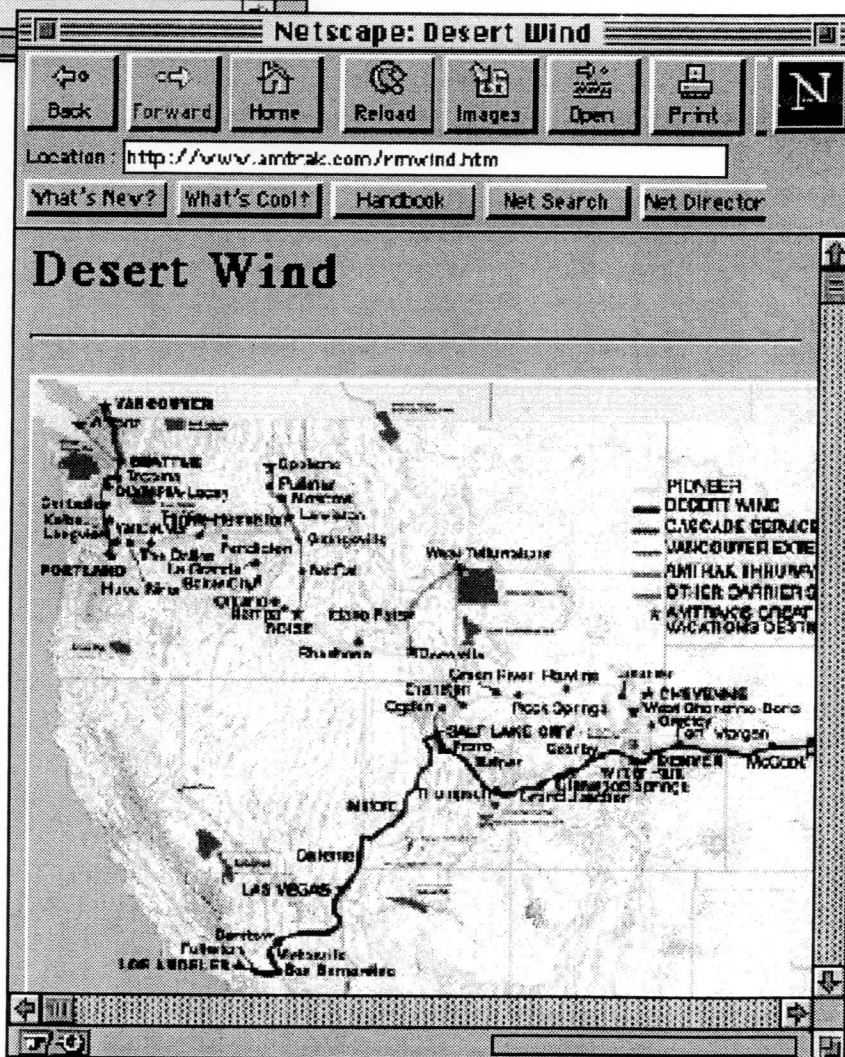
Et en Europe ?

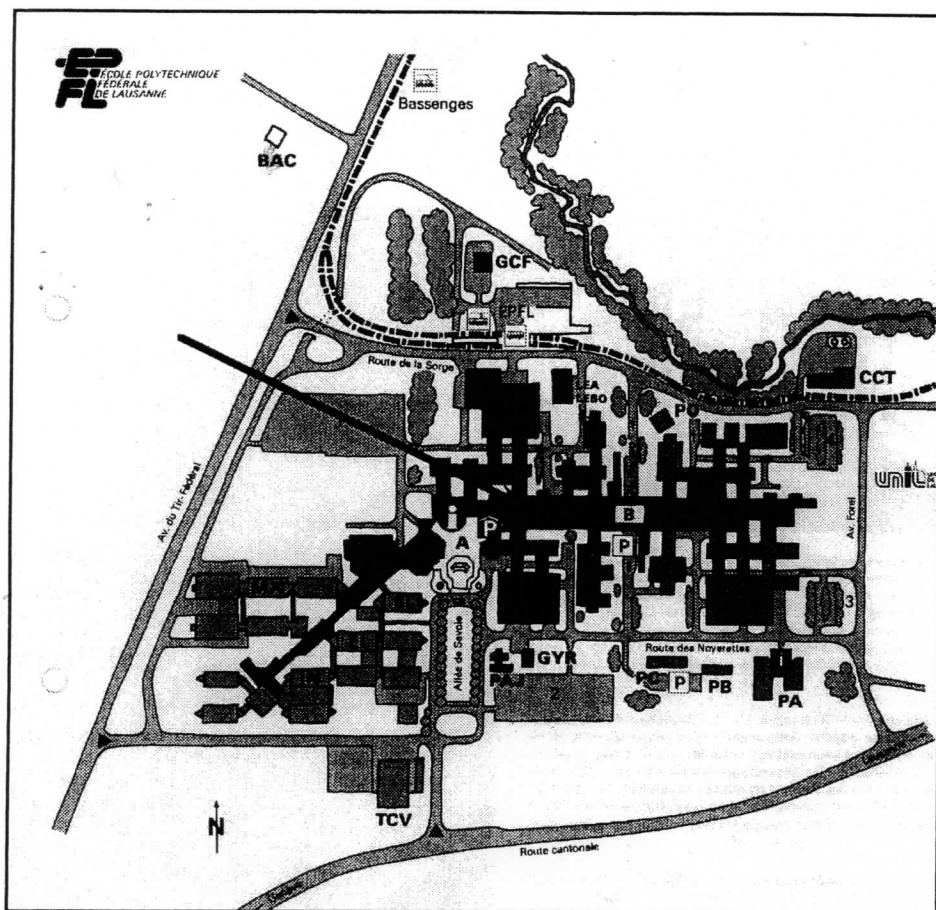
Si le phénomène n'a pas encore atteint le niveau de développement constaté en Amérique du Nord, une offre variée est tout de même à disposition. Swissair a un serveur au graphisme soigné, qui renseigne de façon fort précise sur les horaires et la qualité des services à bord. Eurostar fait également sa propre publicité, avec force photographies alléchantes, offres avantageuses et horaires, mais n'a pas poussé la logique informatique jusqu'au bout, puisque l'on peut laisser son adresse... postale pour recevoir une brochure complémentaire !

Il est enfin possible d'imprimer chez soi le plan du RER parisien, tout comme le plan en coupe de la locomotive 460 des CFF, mis à disposition par une équipe de passionnés, qui ont poussé le fanatisme jusqu'à reproduire toutes les livrées des chemins de fer suisses...

Ci-contre, la page d'accueil de la DVARP, notre homologue CITRAP (!), qui propose une palette étendue de services à ses membres (communication interne, forums de discussion, publications de l'associations sous forme de journaux électroniques, ...) tout comme au visiteur de passage (horaires de train, lettres d'information des principales compagnies ferroviaires des Etats-Unis, etc.). Qui sait, peut-être pourrez-vous un jour taper [http:// www.citrapvd.ch](http://www.citrapvd.ch) ???

Ci-dessous, une des cartes reproduisant le trajet suivi par l'un des fleurons d'Amtrak, le Desert Wind. Vous pouvez bien entendu imprimer la carte depuis votre ordinateur. Le serveur indique même les endroits qu'il faudra photographier durant votre voyage !





P.P.
1002 Lausanne

Vous avez reçu, directement de la CITRAP SUISSE, l'invitation à l'assemblée générale du samedi 18 novembre. Nous vous rappelons que tous les membres de la CITRAP VAUD peuvent bien entendu y participer, même si seuls 5 délégués ont le droit de vote. Ceux qui auraient raté la visite de la gare souterraine du LEB lors de notre propre assemblée ont donc la possibilité de se rattrapper !

Nous profitons de remercier ici Christian Jarisch, qui a pris en charge l'organisation de cette journée.

OUI, je deviens membre de la CITRAP VAUD !

Nom: _____
Prénom: _____
Adresse: _____
Téléphone: _____
Date: _____ Signature: _____

Cotisations 1996

- ☐ Junior (-25 ans) 15.-
- ☐ Adulte 25.-
- ☐ Senior (AVS) 15.-
- ☐ Collectif dès 75.-

Je suis intéressé(e) à participer aux travaux de la CITRAP:

- ☐ Métros lausannois
- ☐ Horaire régional
- ☐ Riviera (tarification, bus pyjama, ...)
- ☐ Navettes sur le lac
- ☐ Autre projet: _____

Interfaces est publié trois fois par année par la CITRAP VAUD. La reproduction de tout ou partie du journal est autorisée avec mention de la source.

Rédaction et mise en page:
(logiciel Aldus Personal Press)
Stéphane Joost et
Christophe Jemelin
(photos)

Ont collaboré à ce numéro:
Daniel Mange
Agence de presse LITRA

Envoyez-nous vos articles, remarques, commentaires à CITRAP VAUD, CP 2402, 1002 Lausanne